

VX ONE

# Monotype aux dents longues

Un sportboat de plus? Sans doute, mais celui-ci bénéficie de l'expérience accumulée par Brian Benett avec le Viper 640 (270 unités), et de l'expertise du chantier Ovinghton qui a permis de gagner du poids.

Texte et photos : François-Xavier de Crécy.

**REGARDEZ BIEN** ce petit quillard de sport au bout-dehors interminable et à la carène planante : il va faire parler de lui dans les années qui viennent. Parce qu'il est séduisant, accessible et très rapide bien sûr, mais aussi parce qu'il a déjà fait ses preuves de l'Australie à l'Angleterre en passant par les Grands Lacs américains. Plus de deux cents unités ont été construites depuis 2011 dans les différents chantiers habilités à le produire. Pour l'Europe, c'est le Britannique Ovinghton qui le construit, ce qui est la fois surprenant, et pas tant que cela. Surprenant, parce que

le Viper 640, le précédent sportboat à succès de l'architecte néo-zélandais Brian Benett, était construit par son concurrent, Rondar. Et pourtant logique, parce que le VX One a une sorte de parenté avec le 49er – que construit Ovinghton. Du skiff australien, le VX a surtout le grément – une façon intelligente de contenir les coûts. Mais rassurez-vous, la pratique est beaucoup plus aisée. Nul besoin d'être un acrobate ou de peser 120 kg, il suffit de passer les pieds dans les sangles et de savourer le plaisir de barre incomparable et les accélérations que procure ce quillard ultra-léger. 258 kg tout mouillé contre 340 pour le Viper, même si ce dernier est un peu plus long, la différence est juste énorme ! Mais le plus étonnant avec le VX One, ce n'est pas sa capacité à planer dès 12 nœuds de vent, à se relancer sous spi d'une simple inflexion de la barre, c'est sa tolérance, son accessibilité à des équipiers par forcément avertis. Pas de ficelles dans tous les sens comme sur un 505, juste deux écoutes – et encore, le solent est autovireur – et un pousse-bas. Ce dernier permet d'aplatir la grand-voile en force et de limiter sa puissance comme sur un 49er : logique, on l'a dit, c'est le même grément. Le spi stocké dans son avaleur s'envoie à la volée et s'affale de même, comme sur un dériveur. C'est évidemment lui qui nous procure les plus belles sensations. La recette est la même que pour un cata de sport : on lofe jusqu'à trouver la pression nécessaire, l'accélération, le planning, puis on abat progressivement à mesure que le vent apparent se renforce. Et si la houle s'y met, attention, c'est juste jouissif. L'unité essayée correspond à la monotypie envisagée pour le circuit français, c'est-à-dire sans trapèze. Mais ces derniers existent, ils vont généralement de pair avec un grand spi capelé en tête de mât qui rend



▲ Ceux qui ont navigué en 49er ne seront pas dépayés : le grément est identique.



le VX One intouchable, paraît-il, en régate à handicap... C'est sûr qu'avec des trapèzes, on doit trouver encore plus de puissance. Or pour que cette carène s'exprime, il suffit de la garder à plat, ce qui peut demander plus d'efforts avec de simples sangles, notamment au près. Mais le jeu en vaut la chandelle et le comportement du VX One est tout sauf vicieux. Pas de coup de gîte brutal ni de velléité d'enfournement, il est d'une douceur étonnante. On note quand même que l'écoute de grand-voile n'a pas de coinceur (c'est plus sûr) et que son circuit inhabituel avec son palan en patte-d'oie met l'équipier en prise directe avec une poulie très avancée sur la bôme et non en fond de cockpit, ce qui se révèle plutôt agréable à l'usage. Au final, le temps passe très vite sur ce fabuleux jouet, et on rentre au port avec une idée fixe : ressortir ! Côté pratique, on note la facilité de transport sur remorque de route (la quille de 80 kg se remonte à l'aide d'un simple palan frappé sur un hauban), ou en conteneur (on en met six dans une de ces « boîtes »). Parfaitement abouti, ultra-ludique, le VX One a tout pour plaire... et pour conquérir nos plans d'eau. ■